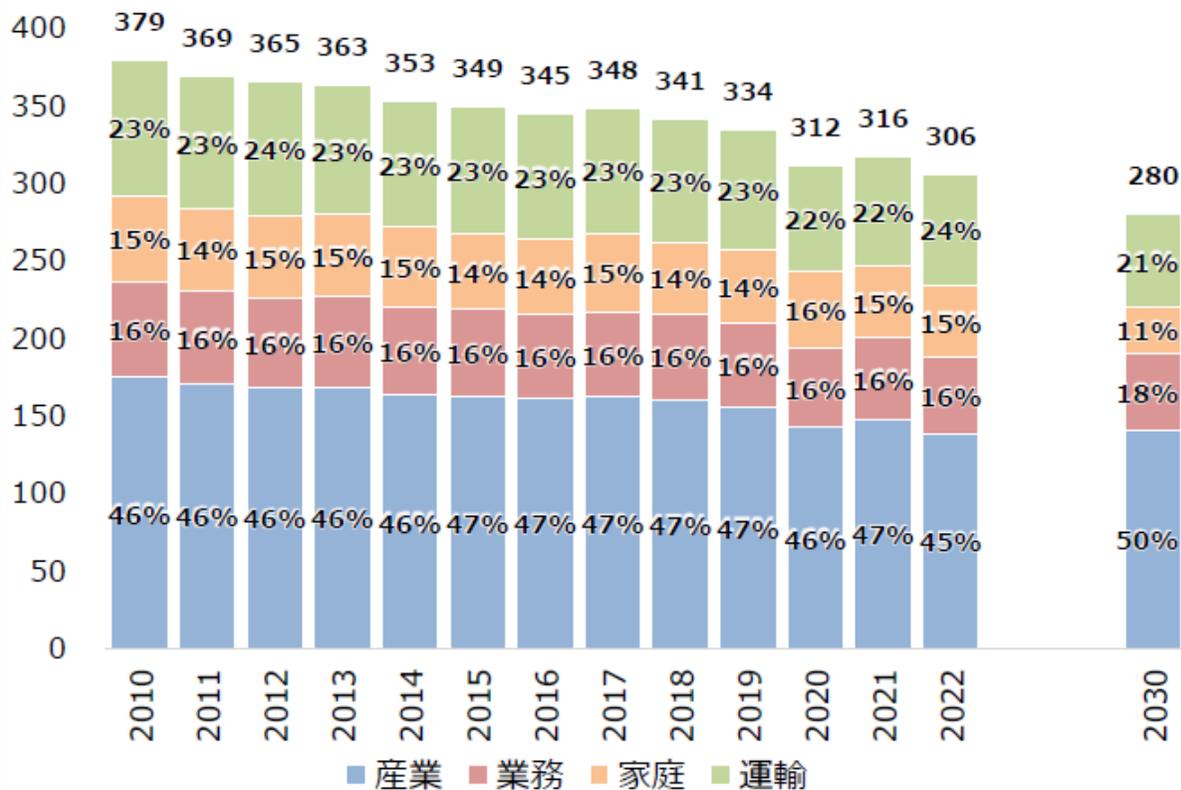


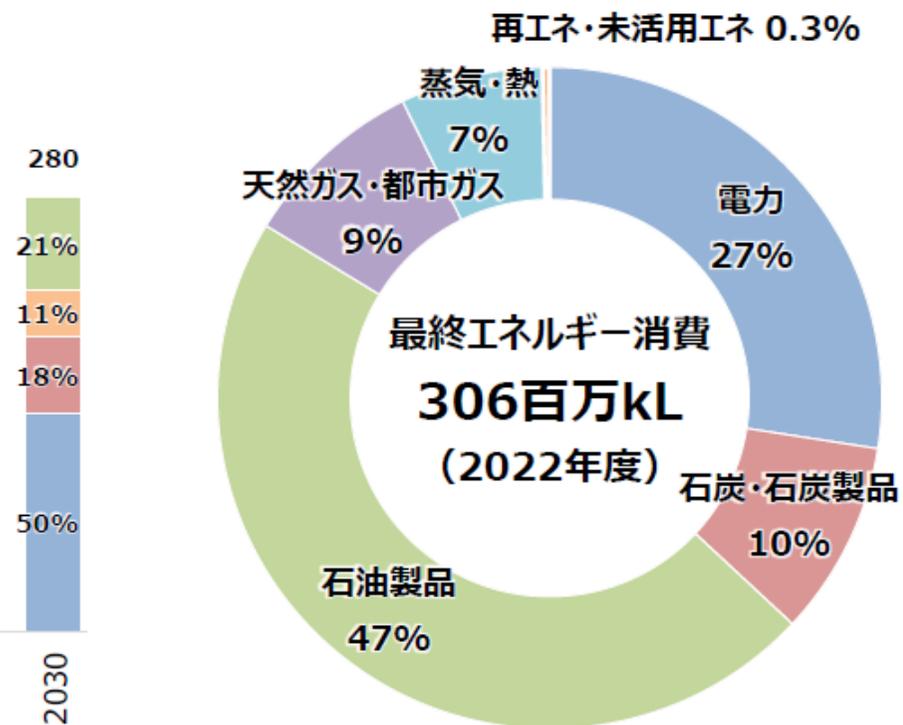
国内最終エネルギー消費の現状（2022年度）

【部門別最終エネルギー消費】

(原油換算百万kL)



【エネルギー源別最終エネルギー消費】

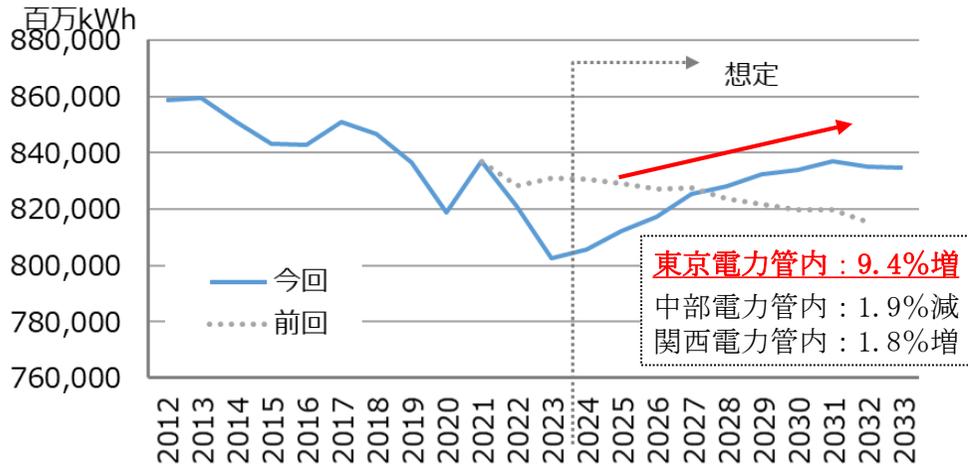


国内の電力需要

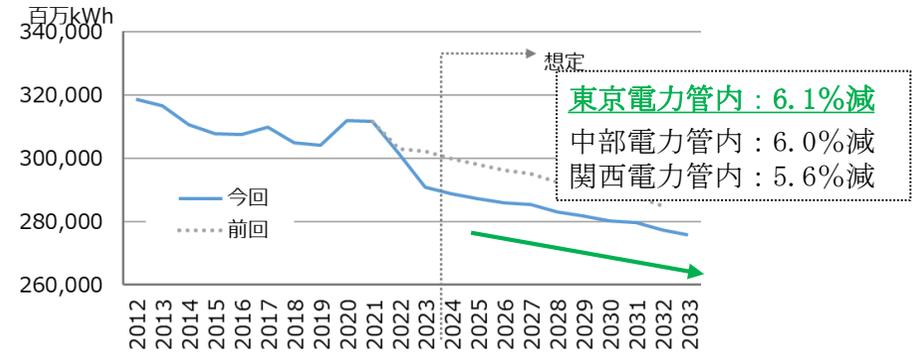
直近における電力需要の見通し

- 2033年における**全国の需要電力量**は2023年比で**約4.0%増加**する見込み
 - **人口減少**や**省エネ進展**等により、**家庭用**では**約5.2%減少**
 - **データセンター**や**半導体工場**の**新增設**等により、**産業用その他**では**約14.5%増加**
- 3大都市圏を含む電力管内で比較すると、**東京電力管内の増加が顕著に大きい**

需要電力量全国合計（使用端）



需要電力量全国合計（家庭用その他）



需要電力量全国合計（産業用その他）



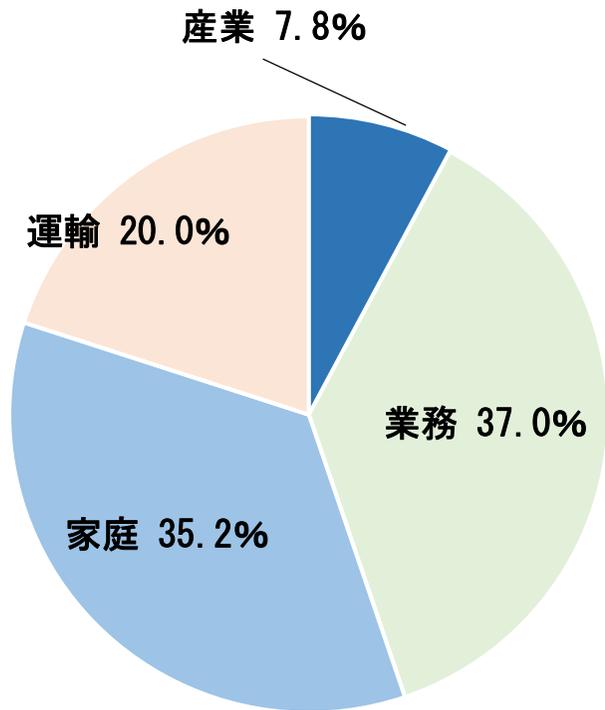
出典：電力広域的運営推進機関
「2024年度 全国及び供給区域ごとの需要想定について」を加工

東京都内のエネルギー消費量

都内エネルギー需要の内訳

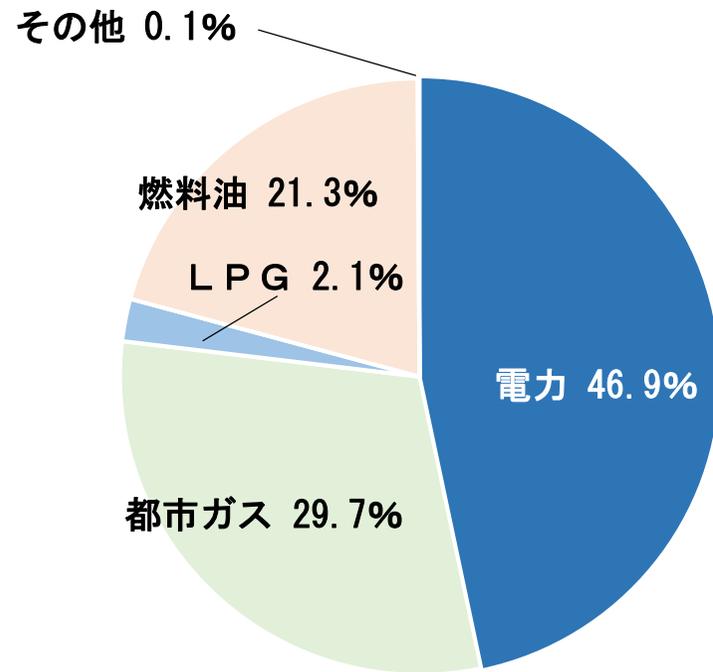
○ 都内エネルギー需要の約4割は業務部門。燃料種別では電力の比率が高い

【都内エネルギー消費（部門別）2021年度（速報値）】



単位：PJ

【都内エネルギー消費（燃料種別）2021年度（速報値）】



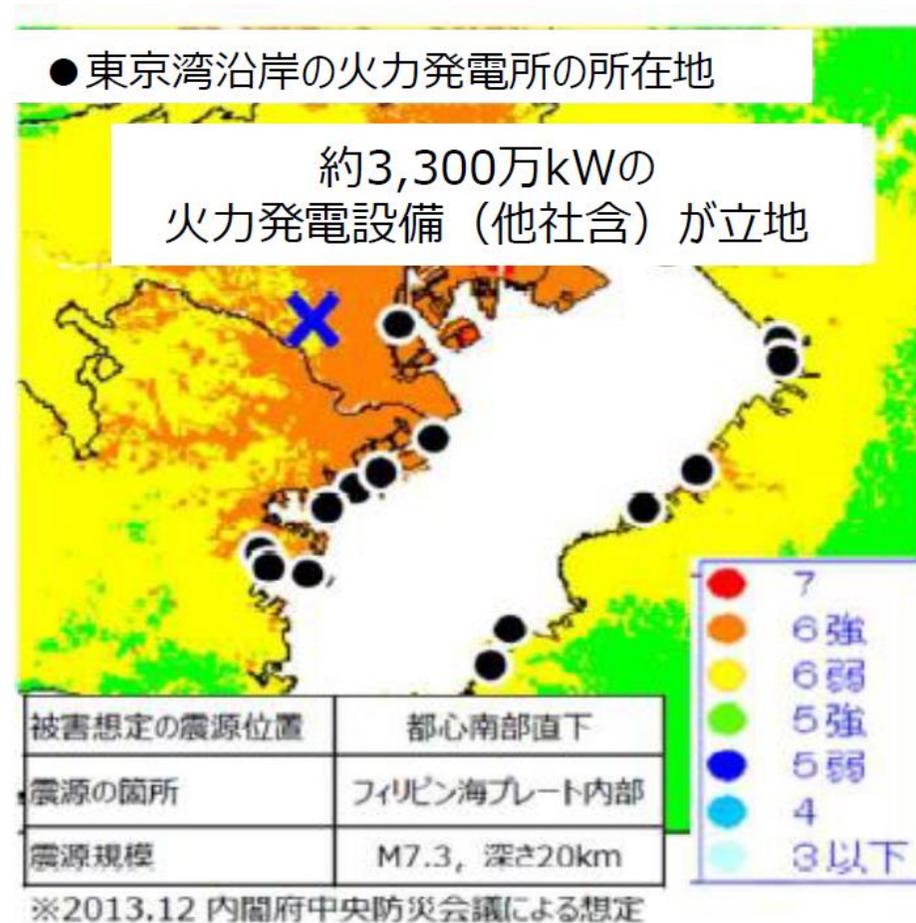
単位：PJ

東京湾周辺の発電所

火力発電所

○ 東京電力管内の火力発電所は、東京湾沿岸に集中（約6割）

【東京湾岸への集中】



出力制御

出力制御の実施状況

○ 2024年度は東京を除く全エリアで、出力制御が発生する見通し

【2024年度の各エリアの再エネ出力制御見通し】

	北海道	東北	中部	北陸	関西	中国	四国	九州	沖縄
出力制御率見通し (2024年度) 出力制御率(%) ※2 [制御電力量(kWh)]	0.2% [0.1億 kWh]	2.5% [4.0億 kWh]	0.6% [1.0億 kWh]	1.1% [0.2億 kWh]	0.7% [0.8億 kWh]	5.8% [5.7億 kWh]	4.5% [2.4億 kWh]	6.1% [10億 kWh]	0.2% [87万 kWh]
仮に、エリア全体がオンライン 化した場合 出力制御率(%) [制御電力量(kWh)]	0.1% [0.05億 kWh]	1.5% [2.4億 kWh]	0.5% [0.8億 kWh]	1.1% [0.2億 kWh]	0.5% [0.5億 kWh]	5.2% [5.0億 kWh]	3.9% [2.1億 kWh]	6.1% [10億 kWh]	0.07% [37万 kWh]
連系線利用率 ※3	50%	北本-50% /東北東京 80%	-20%	10%	-20%	0%	30%	95%	-
最低需要 ※4 (2022年度) [万kW]	280	719	1,056	222	1,190	475	226	718	70.5
変動再エネ導入量 (2022年度) [万kW]	300	1,030	1,156	139	716	699	361	1,216	40.2
変動再エネ導入量/最低 需要 (2022年度) [%]	107%	143%	109%	63%	60%	147%	160%	169%	57%
(参考) 出力制御率見 通し (2023年度想定更 新後) ※5 出力制御率(%)	0.01%	0.93%	0.26%	0.55%	0.20%	3.8%	3.1%	6.7%	0.14%

※1 本表に掲載のない東京エリアについては、2024年度に出力制御が発生する蓋然性は低い見通し。

※2 出力制御率は変動再エネ（太陽光・風力）の数値。

出力制御率 [%] = 変動再エネ出力制御量 [kWh] ÷ (変動再エネ出力制御量 [kWh] + 変動再エネ発電量 [kWh]) × 100

※3 各エリアで出力制御が発生する場合に蓋然性が高い連系線利用率の値を採用。-はエリア外からの受電。

※4 4月から5月8日までの昼間の太陽光発電の出力が大きい時間帯の最低需要とする。沖縄エリアは3月。

※5 2023年度の数字は2023年4～6月の実績を反映したもの。出所：第47回 系統WG（2023年8月3日）

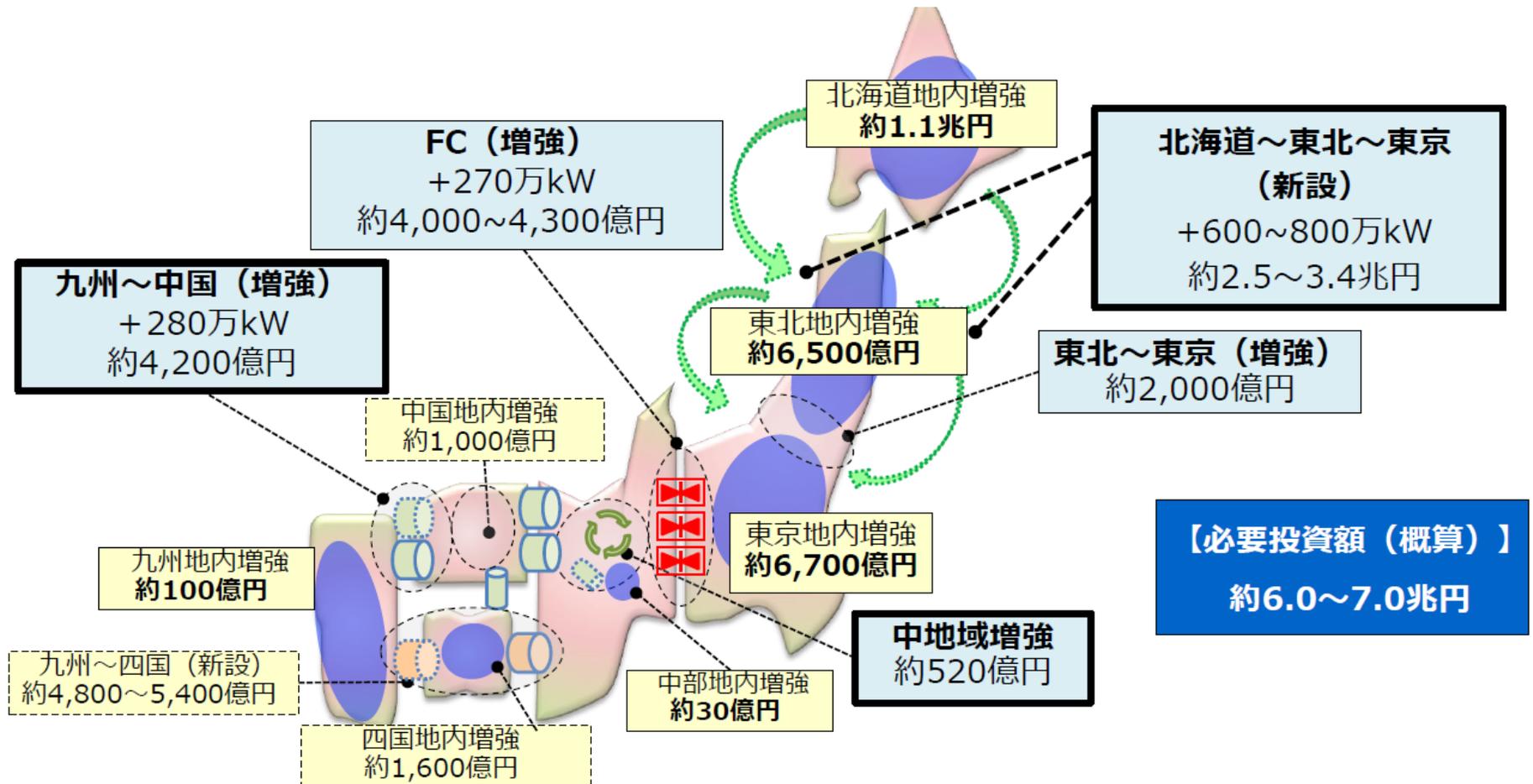
※6 関西は淡路島南部地域を除く、四国は淡路島南部地域を含む。

出典：各エリア一般送配電事業者

マスタープランに基づく全国規模での系統整備

広域連系系統のマスタープラン

- 再エネ大量導入とレジリエンス強化のため、電力広域的運営推進機関が**広域連系系統のマスタープラン**を2023年3月に策定・公表
- 北海道～本州間の**海底直流送電**等について、具体的な整備計画の検討を開始。

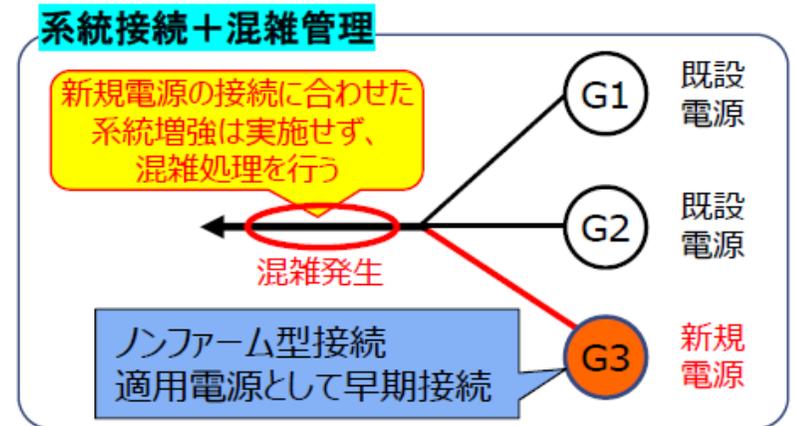
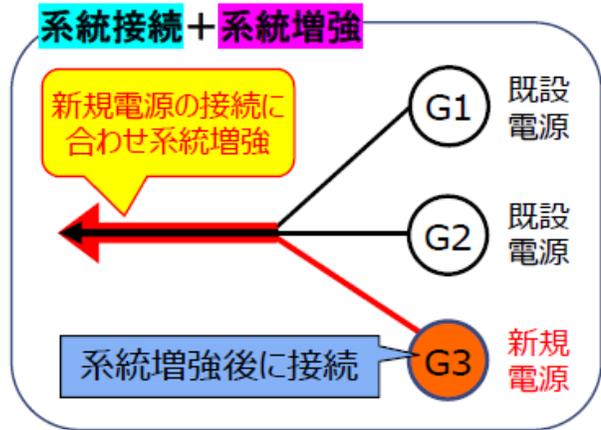


系統制御による出力制御

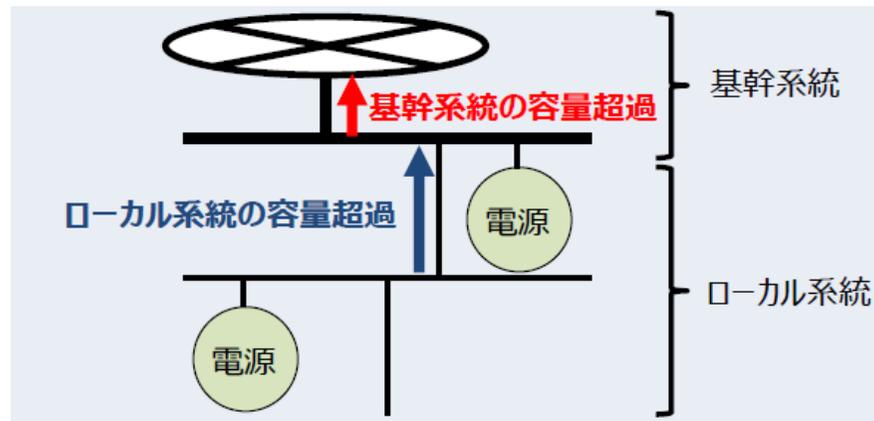
ノンファーム型接続の導入による影響

- 系統混雑時の出力制御を条件に新規接続を許容するノンファーム型接続の導入が進展
- 今後、再エネ導入が拡大すると、系統制約による出力制御量が増加する可能性

【ノンファーム型接続の導入】



【系統制約による出力制御のイメージ】



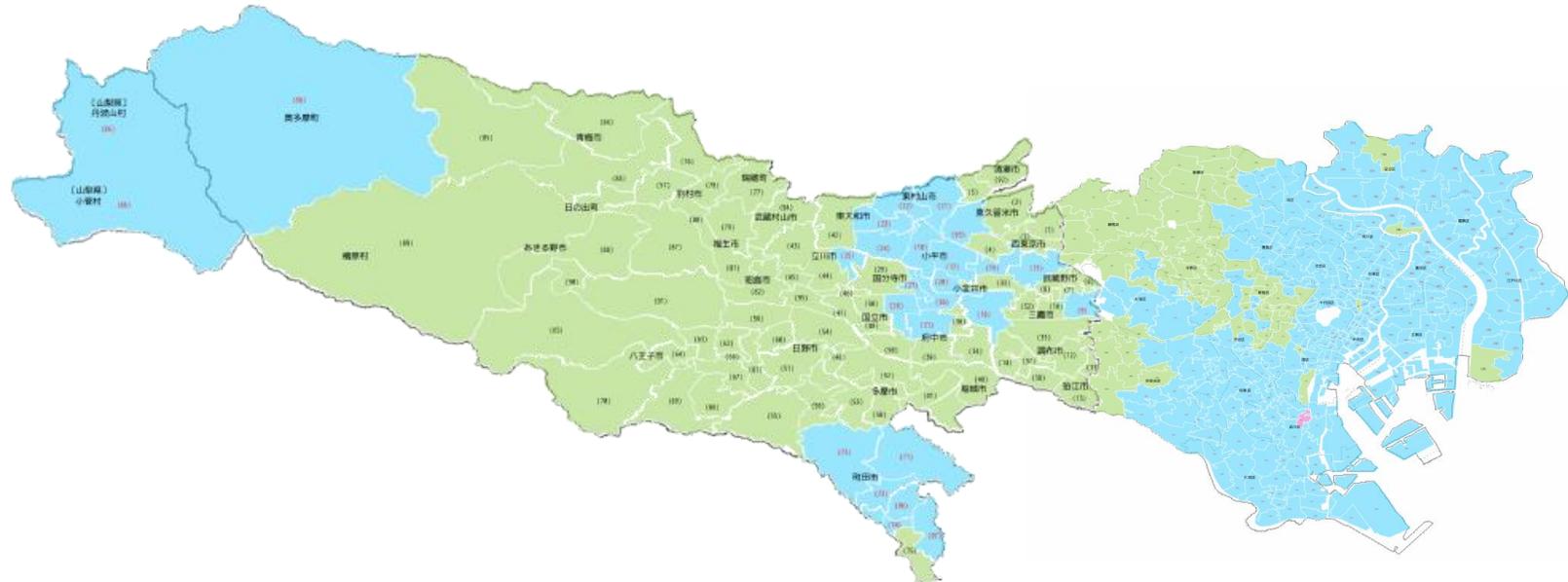
出典：第62回 広域系統整備委員会を加工

東京都内の系統連系空き容量

系統連系空き容量マッピングの状況

○ 配電用変電所に**空き容量はある**ものの、**出力制御の可能性が高い**エリアも多く存在

【配電用変電所エリア空き容量マッピング】



現在配電用変電所の**空き容量が不足**し、配電用変電所及びバンクの増強、逆潮流対策等について連系のための対策が必要となる**可能性が高い**エリア。
または、上位特別高圧系統で連系に必要な対策が必要となる**可能性が高い**エリア。

上位特別高圧系統の**平常時出力制御**が発生する**可能性が高い**エリア
(**現在配電用変電所は空きあり**)。

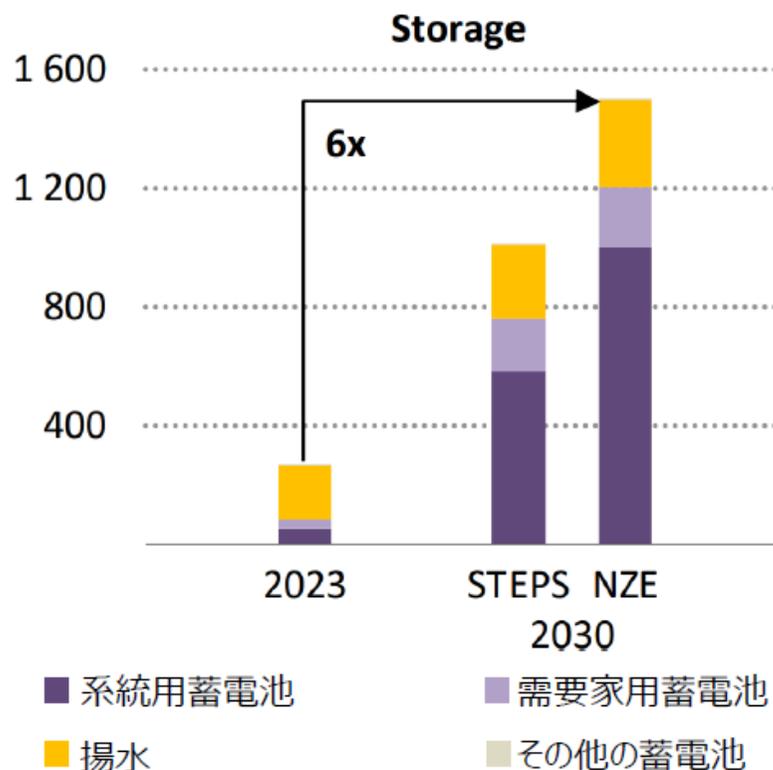
上位特別高圧系統の**平常時出力制御**が発生する**可能性が低い**エリア
(**現在配電用変電所は空きあり**)。

系統用蓄電池整備

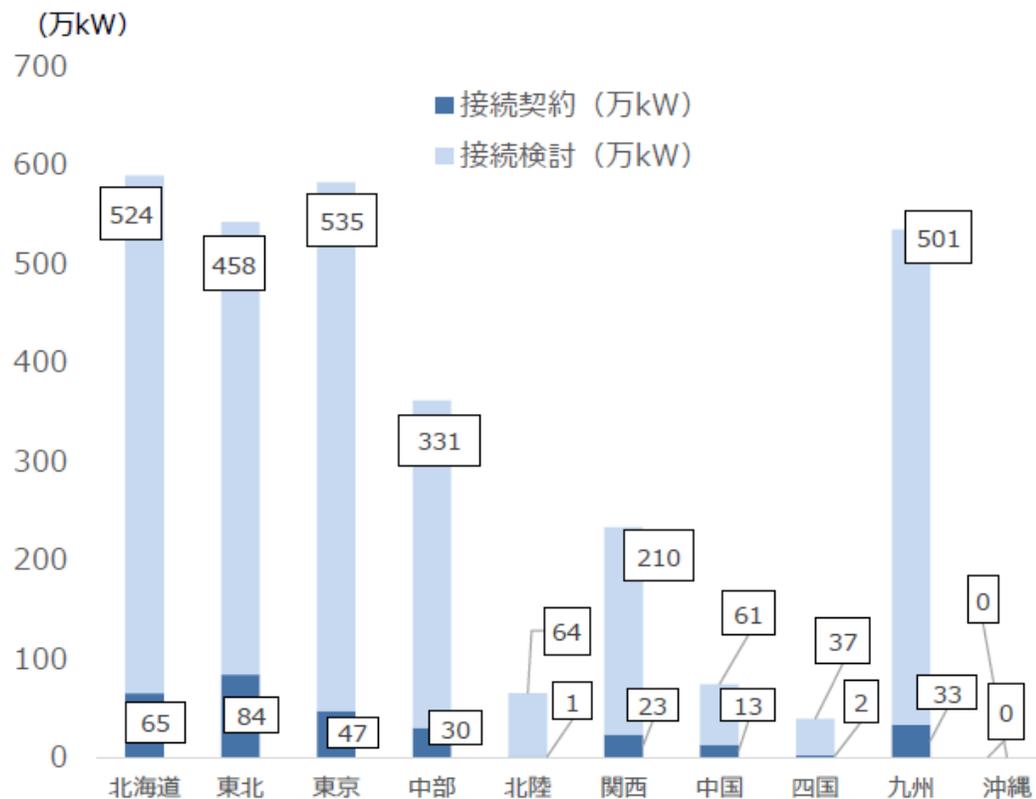
系統用蓄電池の状況

○ 国内で、**系統用蓄電池**が急速に増加

【世界全体のエネルギー貯蔵能力】



【系統用蓄電池の導入状況2023年12月末時点】



(注) 接続検討のすべてが接続契約に至るものではない

国による取組状況

- **官民協議会**や**各種審議会**において技術・経済・制度的課題や解決策について議論を行いつつ、**導入を促進**

バイオ燃料

- ・「**2030年時点で、本邦エアラインによる燃料使用量の10%をSAFに置き換える**」との目標を設定
- ・**バイオ燃料によるSAF製造**について、**GX経済移行債**を活用した**製造設備支援**や、生産等に応じた**税額控除**の導入を決定



環境×航空 = SAF

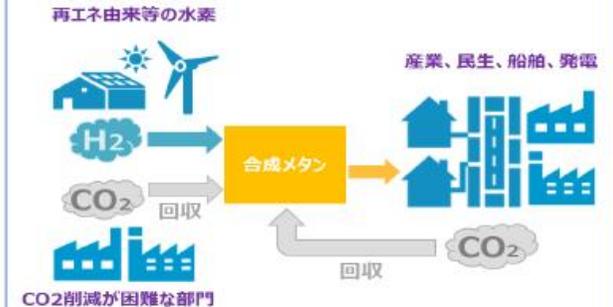
合成燃料 (e-fuel)

- ・合成燃料の**商用化時期**を2040年から**2030年代前半に前倒し**
- ・合成燃料の**大規模かつ高効率な製造プロセスの開発等を支援** (グリーンイノベーション基金等)



合成メタン (e-methane)

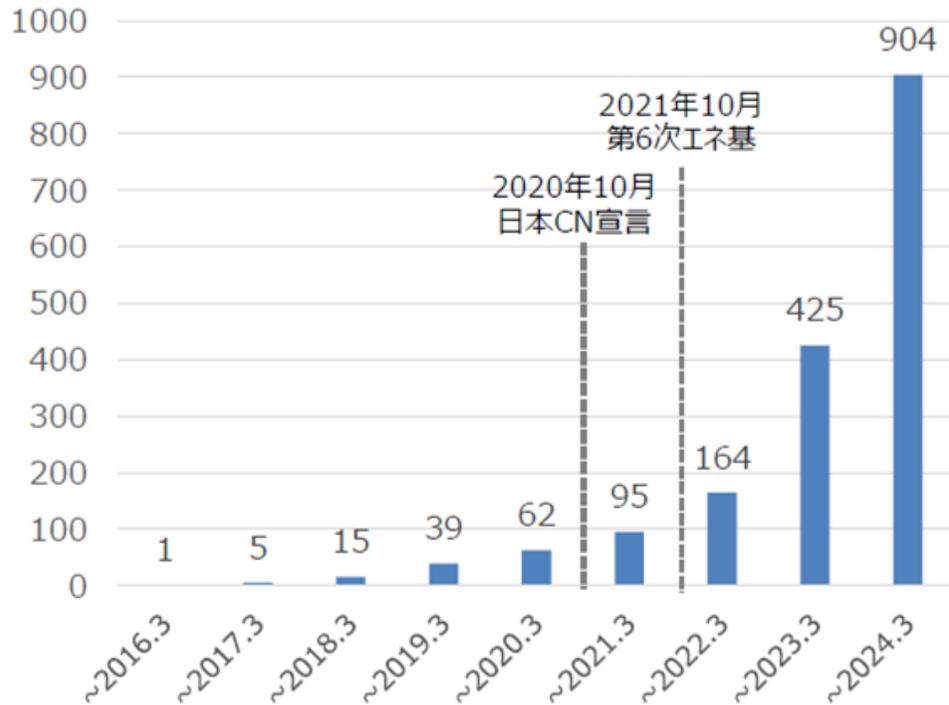
- ・**2030年に既存インフラへ合成メタンを1%注入**する等の目標を設定
- ・**飛躍的に生産効率を高める革新的メタネーションの技術開発を支援** (グリーンイノベーション基金)



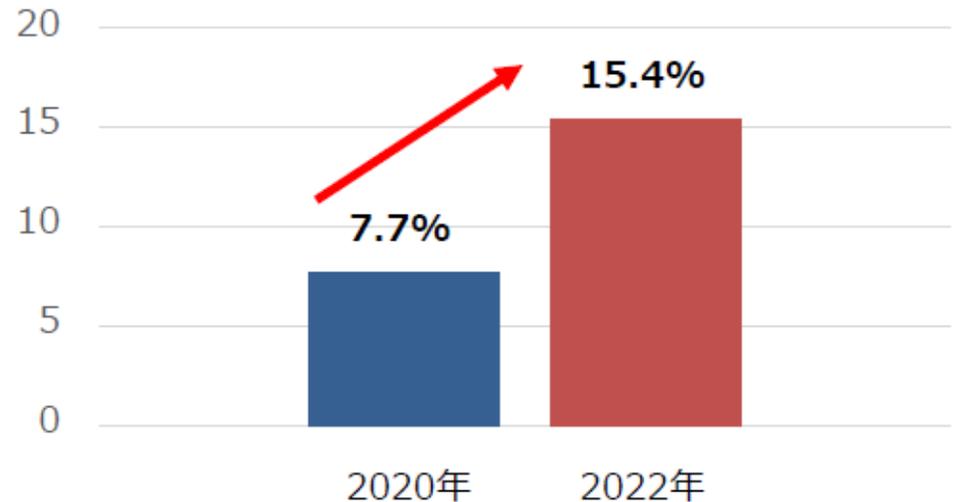
企業による脱炭素化の取組

- 脱炭素化に向けて**SBT認定企業**が増加
- 中小企業が取引先からカーボンニュートラルを求められる割合も増加しており、**サプライチェーン全体**での脱炭素化が重要

【日本企業のSBT認定企業数の推移】



【中小企業が取引先からCN要請を受けた割合】



(注) SBTとは、Science Based Targetsの略。SBTイニシアチブに加盟する企業は、SBTが定める認定基準を満たすように温室効果ガスの削減目標を設定し、認められれば、SBTの認定を受け、パリ協定に整合する持続可能な企業であることをステークホルダーに示すことができる。

出典：内閣官房「第11回 GX実行会議」

事業概要

◆助成対象者

都内に中小規模事業所を所有または使用する中小企業者等

◆助成対象

① ゼロエミビル化設計支援

- ・改修を行うために必要な調査・設計・計画策定等に係る経費
- ・改修を行うための実施設計等（建築設計、設備設計等）に必要な経費
- ・改修設計内容についてBELSの評価・認証を受けるために必要な経費

② ゼロエミビル化設備導入支援

- (1) 建築省エネルギー技術（パッシブ技術）：断熱材、断熱・遮熱窓 ※建築工事、躯体工事を除く
- (2) 設備省エネルギー技術（アクティブ技術）等：空調設備、照明設備、換気設備、給湯設備、昇降機設備など
- (3) 再生可能エネルギー技術
再生可能エネルギー発電設備（太陽光発電、風力発電など）、再生可能エネルギー熱利用設備（地中熱利用、太陽熱利用など）、蓄電池（再エネ発電設備と同時導入する場合）

◆助成要件

- ・①ゼロエミビル化設計により、BELS認証を取得すること。
- ・②(1)及び②(2)の省エネ技術導入によって、ZEB Oriented相当の省エネ性能を達成すること。
- ・②(3)の再エネ技術は、②(1)(2)と併せた申請とすること。

◆助成率・助成金額

助成対象		要件	助成率	上限額
①ゼロエミビル化設計支援		BELS認証の取得	2 / 3	1,000万円
②ゼロエミビル化設備導入支援	(1) 建築省エネ技術(パッシブ) (2) 設備省エネ技術(アクティブ)	ZEB Oriented相当の省エネ性能の達成	2 / 3	1億5,000万円 ※②(1)(2)は必須
	(3) 再エネ技術	②(1)(2)と併せた申請		

事業概要

工場等から発生する廃熱等を有効活用する設備を導入する経費の一部を補助

1 助成対象者

都内に中小規模事業所を所有または使用する中小企業者等

2 助成率・助成金額

設備導入支援 2 / 3 (上限1,000万円)

3 助成対象(例)

工場等から発生する廃熱等を抽出するために必要な設備の新規導入及び更新
(熱交換器、ヒートポンプ、ヒートパイプ等)

4 助成要件

- ・事業者が自ら計画を作成し、廃熱等を回収し活用するシステムが確認できる資料の提出ができること

5 活用事例

- ・従来は廃棄されていた排水を熱源として利用し、蒸気を生成し加温等に利用。
- ・冷水と温水が同時に必要な生産工程にヒートポンプを活用し、省エネルギー化を図る。

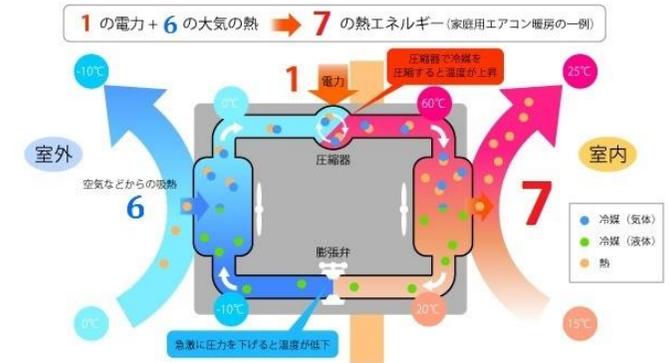
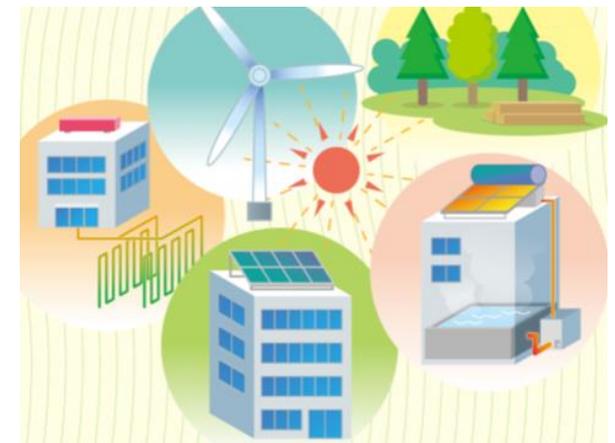


図1 ヒートポンプのしくみ
(出典：一般財団法人ヒートポンプ・蓄熱センター)

事業概要

- ・ **助成対象者**：民間事業者
- ・ **助成対象設備**：①都内及び都外（東京電力管内）に設置する再生可能エネルギー発電等設備（太陽光発電、風力発電、バイオマス発電、小水力発電等、再エネ発電設備と同時導入する蓄電池）
 ②都内に設置する再生可能エネルギー熱利用設備（太陽熱利用、地中熱利用、バイオマス熱利用等）
 ③都内に単独で設置する蓄電池
- ・ **助成対象経費**：設計費、設備費、工事費
- ・ **助成率**：下表のとおり

区分	再エネ発電設備 再エネ熱利用設備	蓄電池
中小企業等	2/3以内 (上限2億円※1)	3/4以内 (再エネ設備同時設置：上限2億円※2) (蓄電池単独設置：上限900万円)
その他 (大企業等)	1/2以内 (上限2億円※1)	2/3以内 (再エネ設備同時設置：上限2億円※2) (蓄電池単独設置：上限800万円)



※1 都外設置の場合、再エネ発電容量×1時間以上かつ5時間以下の蓄電池同時設置で上限2億円、それ以外の場合は上限1億円

※2 同時設置の再エネ設備と合わせて

事業概要

1 事業内容

- ・ 助成対象事業者 ①都内に登記簿上の本店又は支店を有している需要家（一般送配電事業者は除く。）
②東京都に登録されたアグリゲーター（①の代行申請を含む。）

・ 助成対象経費

助成対象事業者	助成対象経費	補助率	助成限度額
①事業者	(1) システム構築に要する経費 (2) 再エネ発電設備に要する経費 (3) 蓄電池に要する経費 (4) 通信機器に要する経費	1 / 2	(1) 1,250万円
②アグリゲーター			(2) 7,500万円 (3) 1億5,000万円 (4) 50万円

・ 助成対象要件

- ①都内事業所又は都外事業所（東京電力管内に限る）に再エネ発電設備又は蓄電池を導入すること
- ②設置事業所とアグリゲーターでERAB契約を締結しVPPを実施すること
- ③VPPを3年間以上実施すること
- ④VPP実施効果を報告すること 等

2 事業期間

令和6～10年度（助成金の申請は令和8年度まで）

3 事業効果

分散型エネルギーリソース導入拡大・調整力確保・レジリエンス向上

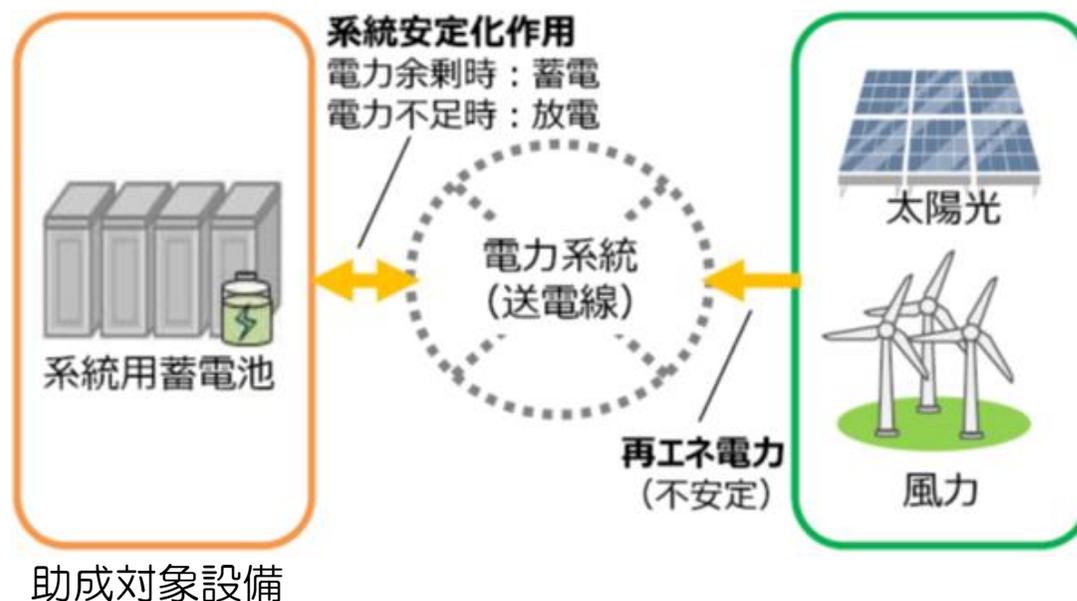
再エネ導入拡大を見据えた系統用大規模蓄電池導入支援事業

事業概要

- 1 助成対象者：都内に登記簿上の本店又は支店を有している法人
(ただし、一般送配電事業者は除く)
- 2 助成対象設備：東京電力管内の電力系統に直接接続する1,000kW以上の蓄電システム
- 3 助成対象経費：設計費、設備費、工事費
- 4 事業期間：令和4年度から令和12年度まで（申請は令和10年度まで年度ごと募集）
- 5 助成率：2 / 3（※）以内（上限20億円）※ EV蓄電池をリユースする場合は3 / 4

【主な変更点】

- ・事業期間を5年間延長



事業概要

1 支援対象

SAFを使用して航空貨物輸送を行う都内企業（貨物代理店を通して荷主企業を支援）

※貨物代理店は航空会社等と連携し、SAF使用による上乗せ料金プランを作成

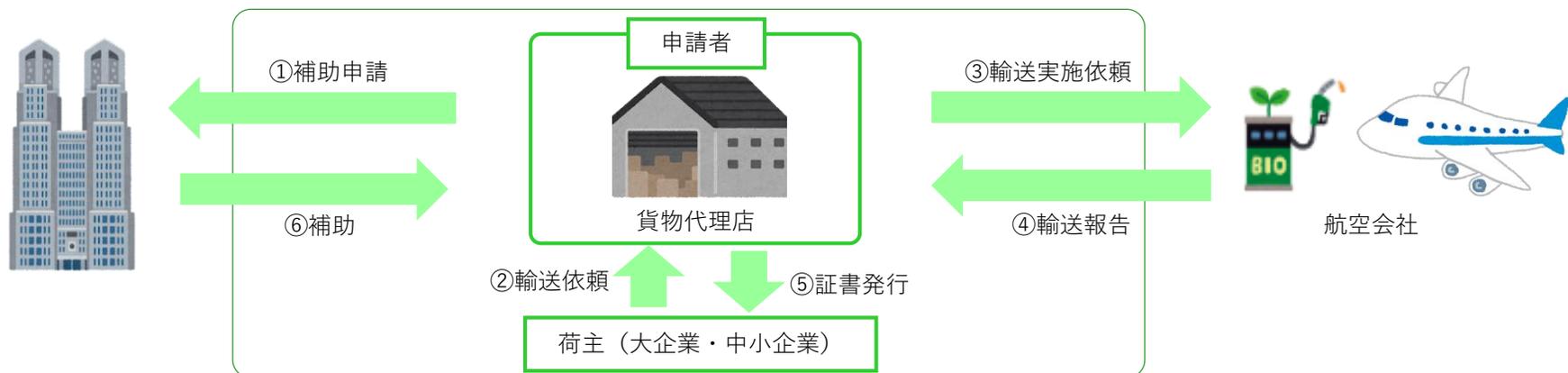
2 補助要件

羽田空港または成田空港発着の貨物便であり、CO₂削減証書を

荷主である各企業に発行

3 補助率等

荷主	補助上限額	補助率
大企業	1,000万円	2 / 3
中小企業	300万円	10 / 10

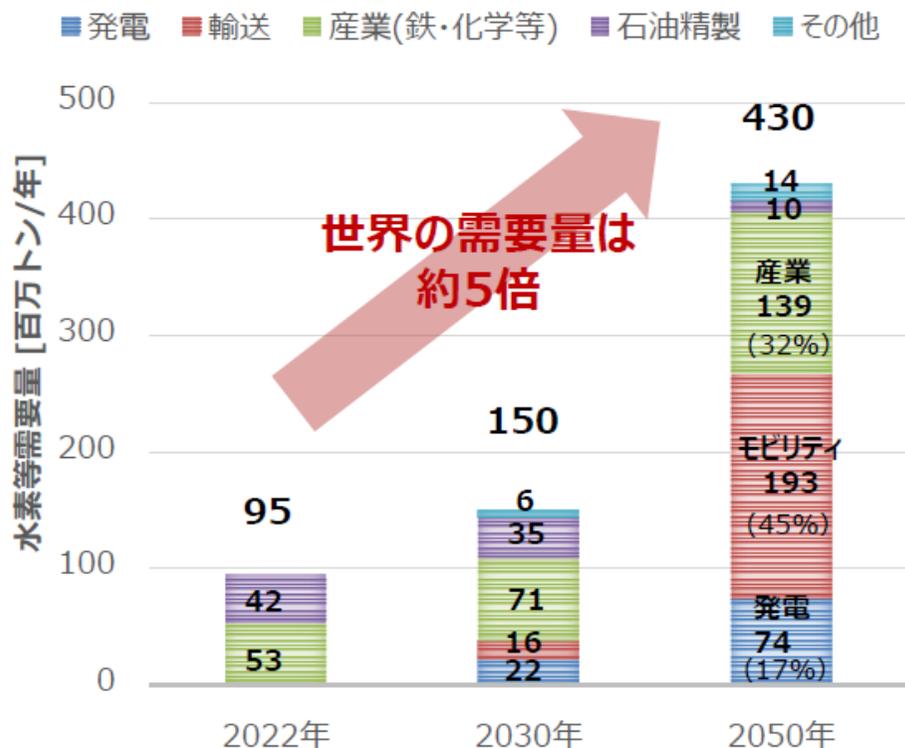


水素等の需要量見通し

世界・国内の見通し

- 2050年における世界の水素等の需要量の見通しは、約4.3億トン（現状の約5倍）
- 日本では、2030年に300万トン、2050年に2000万トンまで供給拡大することを目指す

【世界の水素等需要量の見通し】



【日本における見通し】

①政府における見通し

2030年 300万トン（現状約200万トン）

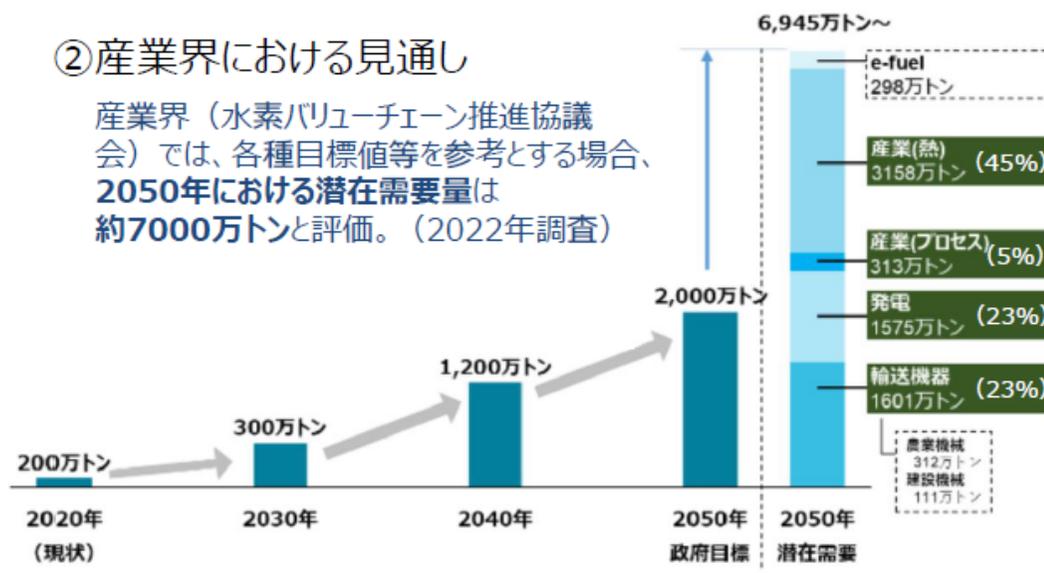
2050年 2000万トン

※一定の仮定の下、試算した結果

（想定例）モビリティ 600万トン（30%）
鉄 700万トン（35%）
発電 700万トン（35%）

②産業界における見通し

産業界（水素バリューチェーン推進協議会）では、各種目標値等を参考とする場合、2050年における潜在需要量は約7000万トンと評価。（2022年調査）



出所：IEA「Net-Zero Roadmap」(2023/9)
※NZE(2050年ネットゼロ達成)のシナリオを元に算出

水素社会推進法の概要について

法の概要

低炭素水素等※供給等事業計画の認定（法第7条関係）

※低炭素水素等：1kgの水素製造における原料生産から水素製造装置の出口までのCO2排出量が3.4kg-CO2e以下のもの

→ グリーン水素でない水素を含む

◎ 水素の大規模需給拠点の整備を行う民間事業者の計画を国が認定する仕組み

→ 先行的で自立が見込まれるサプライチェーンの構築

鉄鋼・化学産業といった代替技術が少なく転換困難な分野に係る水素転換が目的

区分	申請者	規模に係る要件
価格差に着目した支援	供給事業者とオフテイカーの共同申請	最低供給量 年1,000 t
拠点整備支援	オフテイカーの単独・共同申請	最低利用量 年10,000 t (※)

低炭素水素等供給等事業計画の認定イメージについて

基本的な考え方

- 水素・アンモニアの安定・安価な供給を可能にする**大規模な需要創出**と**効率的なサプライチェーン構築**を実現するため、国際競争力ある産業集積を促す拠点を整備



＜今後10年間程度で整備する拠点数＞

大規模拠点：大都市圏を中心に**3か所程度**

中規模拠点：地域に分散して**5か所程度**

大規模発電利用型

- 大規模なガス/石炭火力発電所が存在。
- 水素・アンモニア発電を中心に導入。

(碧南の例)



多産業集積型

- 電力以外に石油化学、石油精製、製鉄等の産業が集積。
- 複数の用途で水素/アンモニアの利用が見込まれる。

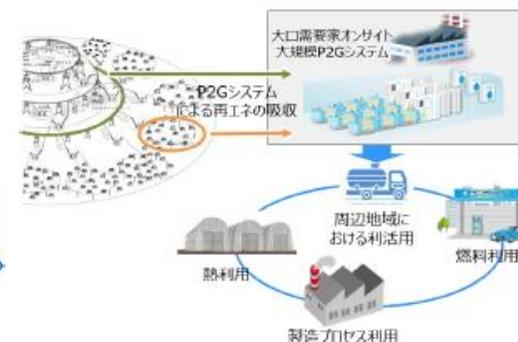
(川崎市の例)



地域再エネ生産型

- 地域で再エネ生産を行い、水素・アンモニア製造を行う。
- 地域での需要創出が重要。

(山梨県の例)



【その他想定イメージ例】

○ 水島コンビナート (岡山県)

○ 苫小牧西部コンビナート (北海道)

出典：GX実行会議「分野別投資戦略」参考資料(水素等)を改編

水素社会推進法に対する要望事項案について

課題及び要望

1. 低炭素水素等供給等事業計画に係る課題

- (1) 計画認定において、**地方自治体**が**関与**や**確認**を求める**手段がない**
- (2) **価格差支援・拠点整備支援**の対象が、認定計画の**採択事業者**に限定
(**中小規模案件**が支援の**対象外**)
- (※) 拠点整備支援については、基準以下の小規模拠点も大規模拠点に紐づく拠点として一体的に開発する場合は支援対象となる。

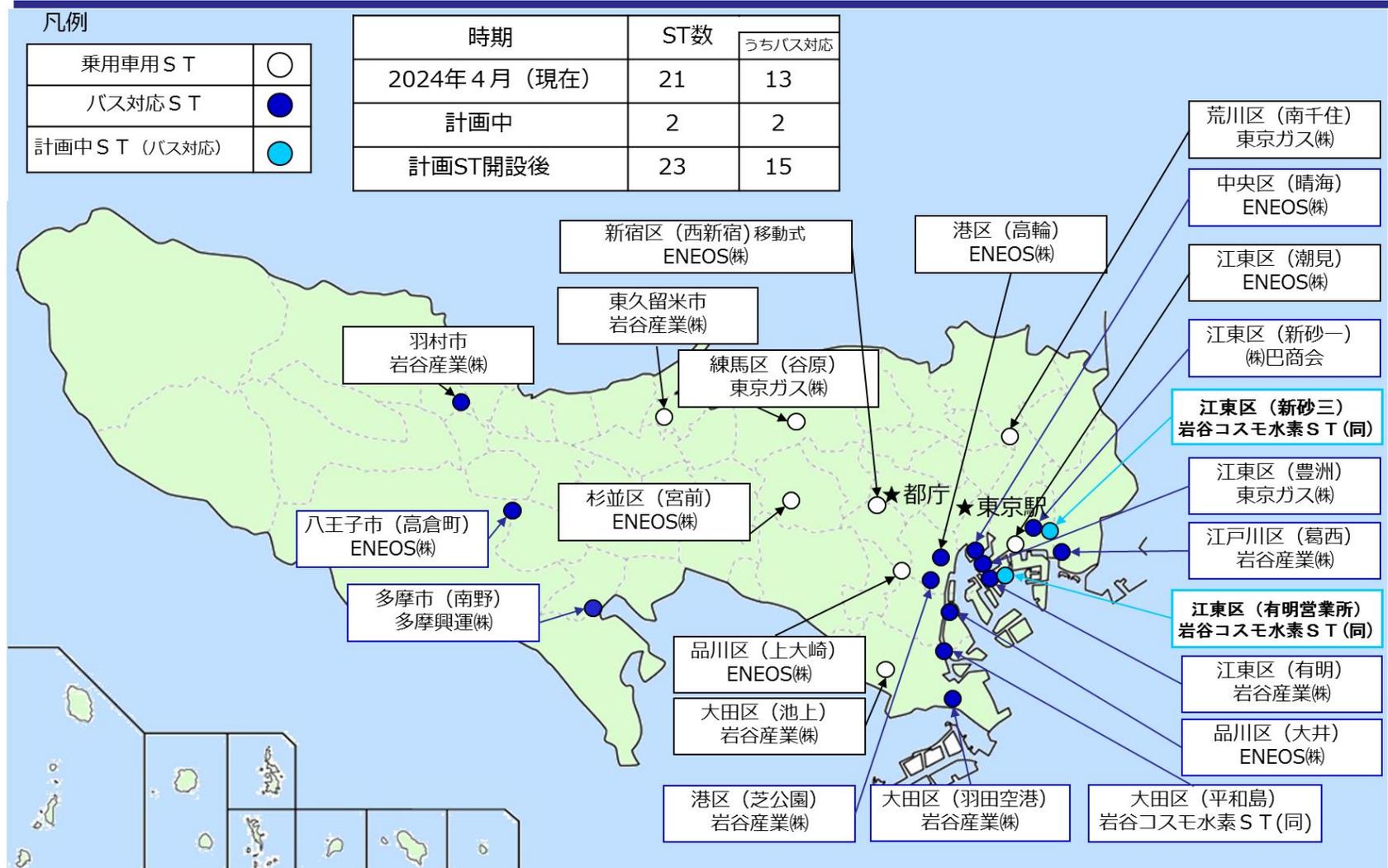
2. 課題を踏まえた要望事項案

- (1) **計画認定制度**における**自治体の関与**
計画認定における**地方公共団体**の**関与規定**を設けるなど、国と自治体の連携のもと、水素社会を実現していくこと。
- (2) **多様なニーズ**を捉えた**支援**
大規模で先行的なパイロットプロジェクトだけでなく、水素社会の実現に資する**多様なニーズ**への**後押し**にも繋がるよう、**支援の充実**を図ること。

水素ステーションの状況

水素ステーションの整備促進

○ 2024年4月現在 21か所整備(うちバス対応13か所)



ステーション整備・運営の支援

【支援内容（一例）】

整備費

●ステーション整備費用

- ・供給能力300Nm³/h以上：補助率 4/5（中小企業 5/5）、上限 国補助と合わせて**5億円**
（その他オプションの補助あり）
- ・供給能力500Nm³/h以上：補助率 5/5、上限 国補助と合わせて**10億円**

●バス・トラック対応に必要な増設・改修

補助率： 4/5（中小企業 5/5）、上限：**4億円**

運営費

●ステーション運営費（バス対応2系統の場合）

上限：**2千万円**（中小企業 **4千万円**）

●土地賃借料（R4年度以降整備の場合）

補助率： 4/5（中小企業 5/5）



東京都の支援策（燃料電池バス）

イニシャルコストの支援（燃料電池バス導入促進事業）

目標

【ゼロエミッションバス】2030年までに300台以上
※燃料電池バス（FCバス）118台（2023年度末時点の導入台数）



燃料電池バス
©東京都交通局

【基本補助】

車両本体価格から、国の補助金交付額とディーゼルバス相当額を差し引いた額

上限5,000万円

【上乗せ補助】

① 5年以内に5台以上導入する計画書を提出した場合

保有10台目まで：上限2,000万円

保有11台目から：上限1,000万円

② 自らの営業所等に水素S Tの整備（誘致）を図り、商用の目的で運用する場合

上限2,000万円（台数の上限なし）

都補助（上乗せ）
上限2,000万円

条件を満たす場合

● 補助のモデルケース（車両本体価格1億円の場合）

国補助（補助率：1/2）
5,000万円

都補助（基本）
3,000万円

事業者負担
2,000万円

東京都の支援策（燃料電池バス）

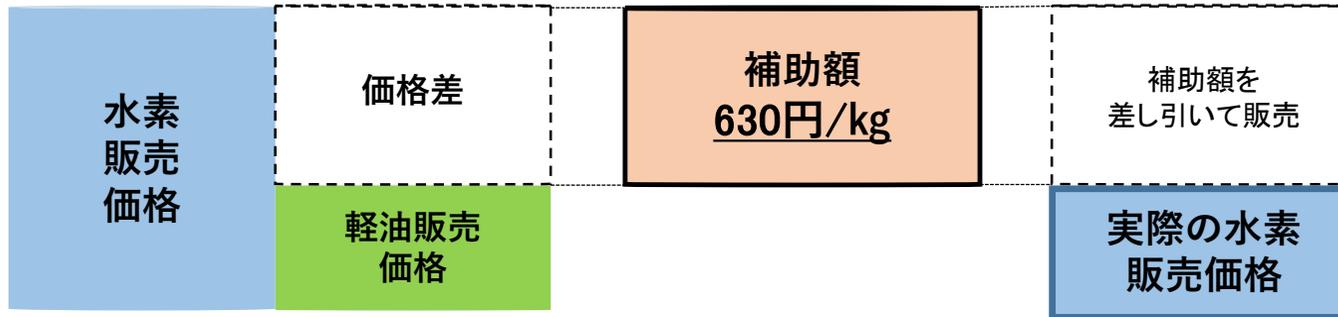
ランニングコストの支援

●燃料費差支援

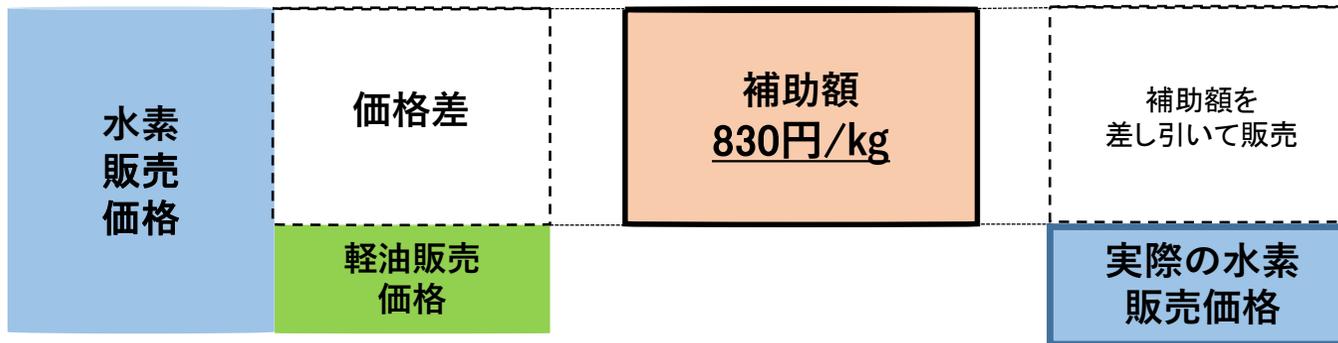
- ・ 都内の水素S Tに対し、都内ナンバーのバスに充填した水素の軽油との販売価格差を補助
- ・ R 5年度補助額 水素販売1kgあたり **630円**（中小企業 **830円**）

【補助算定の考え方：イメージ】

1kmあたり走行コスト差 → 水素1kgあたりに換算



(中小企業の場合)



東京都の支援策（燃料電池トラック）

都内での燃料電池トラックの大規模な社会実装

取組状況

- 自動車メーカーや荷主・物流事業者等による大規模社会実装プロジェクト（東京プロジェクト）に参画・連携
- 都内の燃料電池小型トラック導入台数 **79台**（2023年度末時点）

プロジェクト概要

- 幹線物流からラストワンマイル配送まで大規模な商用ZEVトラック等導入
 - ・小型FCトラック：約190台（2023年から順次導入）
 - ・大型FCトラック：約50台（2025年から順次導入）
- 運行管理と一体となったエネルギーマネジメントシステムの構築



燃料電池小型トラック



燃料電池大型トラック

新 補助事業

●燃料電池トラック実装支援事業（～2030年度）

車両導入に対する支援

【補助上限額】 **小型トラック：1,300万円** **大型トラック：5,600万円**

【補助額】 国補助に上乗せする形で、同等仕様のディーゼル車両本体価格相当まで補助

燃料費差に対する支援※補助上限額は、毎年度軽油との価格差を踏まえて、改定

【補助上限額】 **小型トラック：200万円/台・年** **大型トラック：900万円/台・年**

【補助額】 補助単価（水素と軽油の価格差）に、走行距離をかけた額から国補助等を差し引いた額

東京都の支援策（FC乗用車）

燃料電池自動車の普及促進

目標

2030年都内乗用車新車販売：100%非ガソリン化

※燃料電池自動車（FCV）**1,539台**（2023年3月末時点保有台数 出典：（一財）自動車検査登録情報協会統計資料）

補助事業

●燃料電池自動車等の普及促進事業

○補助対象車両：燃料電池自動車

○補助額：外部給電機能有 **110万円**

外部給電機能無 100万円

（再エネ100%電力契約 若しくは 太陽光発電設備（2kW）設置 **+25万円**）

※ZEV等の一定の販売実績のある自動車メーカーの車両に対して上乗せ補助有



燃料電池自動車
©トヨタ自動車（株）

●カーシェア・レンタカー等ZEV化促進事業

○補助対象車両：カーシェア・レンタカー用等に導入される燃料電池自動車

○補助額：外部給電機能有 **200万円**、外部給電機能無 190万円

※ZEV等の一定の販売実績のある自動車メーカーの車両に対して上乗せ補助有

ステーション整備

これまでの都の水素ステーション（S T）配置に係る基本的考え方

- F C乗用車が水素需要の核になると想定し、都内に網羅的に水素S Tを整備

見直しの考え方の方向性

- F C商用車（バス・小型トラック・大型トラック等）が水素需要の核になると想定し、エリアをゾーニングした上で、バスやトラックに対応可能な規模のS Tについて、既存のS Tの一層の活用とともに、重点的な整備を促進することを検討
（S Tが無い空白地域には、F C乗用車用の小規模なS Tの整備を促進）



- WGの立ち上げ（令和6年2月14日設置）

国や関係事業者と連携した議論を行い、見込まれる車両台数や水素S Tの整備が求められるエリア等について、合意形成を図る。合わせて水素モビリティや水素S Tに関する課題を共有する。

ステーション整備

2030年頃に想定されるFC商用車の規模

- バス : 300台以上
 - 小型トラック : 約3,500台
 - 大型トラック : 約1,000台
- 上記需要に必要なとなる水素ST（バスやトラック対応のST）
合計**50基**程度（新規・既設を合わせて）

試算根拠

- 【バス】 ・ 現在15台/年程度で推移。新型発売後は、30台/年程度で推移すると想定
- 【トラック】 ・ 国がモビリティ水素官民協議会において、2030年に小型1.2～2.2万台、大型5000台の供給が必要と試算
 - ・ 全国のトラック台数に対する都内割合は6%程度であるが、都は他地域に比べ水素モビリティの実装化が進んでおり、FC乗用車並みの都内割合20%程度の導入を予測

大田区京浜島の都有地を活用した水素製造施設について

施設概要

令和4年10月にグリーン水素の活用促進に関する基本合意書を締結した山梨県（企業局）との共同研究開発事業

施設の場所

大田区京浜島三丁目5番周辺（住居表示）

土地の面積

2,255.79平方メートル

水素製造能力（水電解装置1基当たり）

- ・ 1系統500kW級のPEM（固体高分子電解質膜）方式
- ・ 1時間に**100立法メートル**の水素を生成
- ・ 水素の純度99.97%以上（ISO14687 Grade-D）
- ・ **令和6年度中に水電解装置第1基稼働**
- ・ **将来的に全3基稼働**

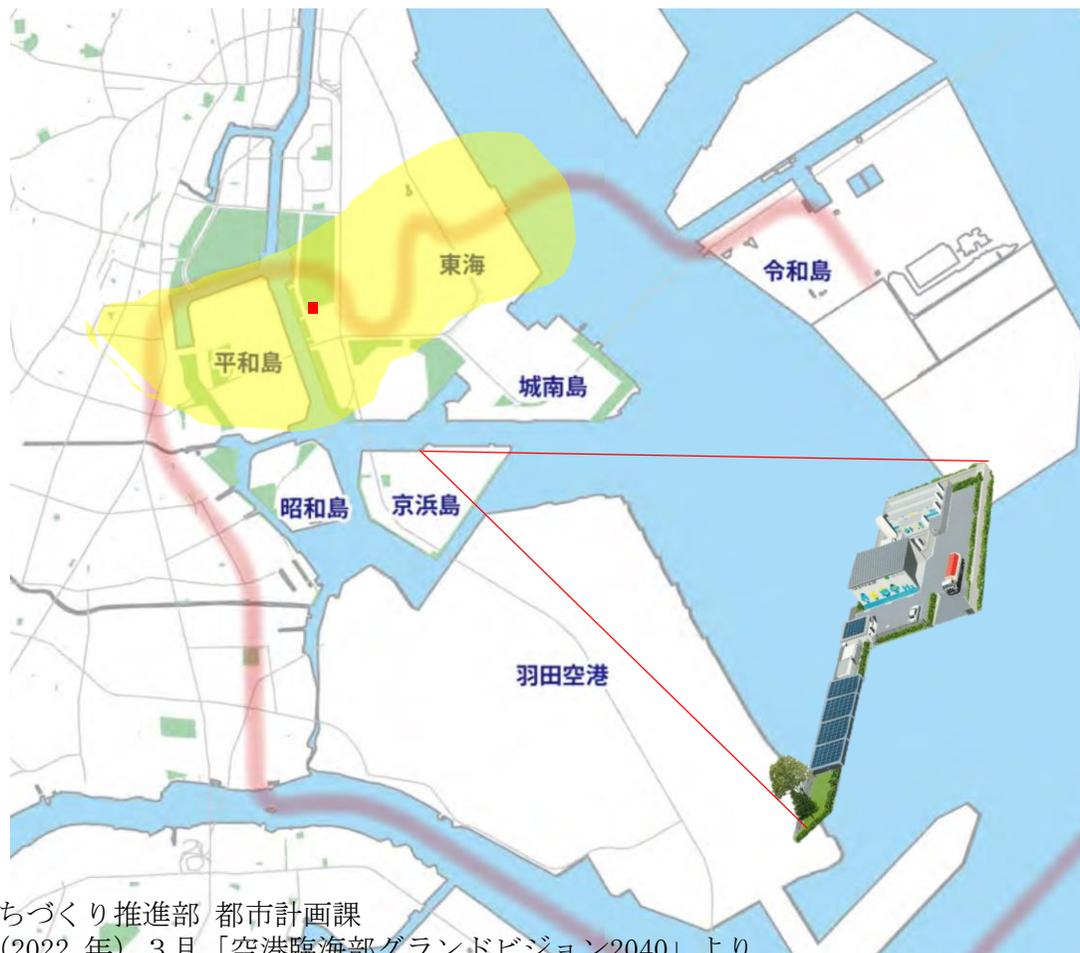


※令和6年2月時点のイメージパースであり、今後変更となる可能性があります。

大田三島(昭和島・京浜島・城南島)について

- ◎ 京浜島は、昭和島と並び製造業の産業集積が図られた土地
- ◎ 主として鉄工業系の企業により工業団地が形成されているが、近年は非製造業も増加している状況

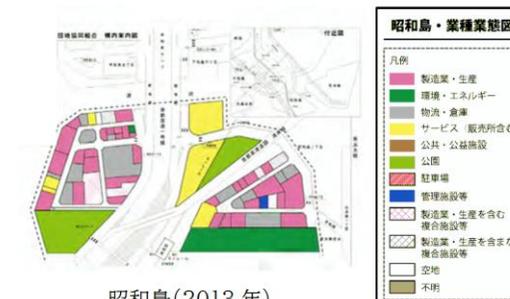
三島の位置と業種業態(2013年)



京浜島(2013年)



城南島(2013年)



昭和島(2013年)

大田区 まちづくり推進部 都市計画課
令和4年(2022年)3月「空港臨海部グランドビジョン2040」より

グリーン水素取引所の立ち上げに向けた取組

- 脱炭素社会実現の柱となるグリーン水素は高価で流通量も少なく、積極的な使用環境にない
- 取引の活性化のため、水素取引所の立ち上げに向けた制度設計及び需要の掘り起こしが必須
- 制度設計に向けた知見の獲得に向け、国産グリーン水素を用いたトライアル取引を実施

事業概要

制度設計

- ドイツのH₂グローバル方式を東京で取り入れるためのアジャストメント
- 国内（都内）水素の将来的な見込み想定（～2030）
- 実施主体の検討 • 国やJOGMECとの意見交換
- 規模や時期の検討 • 取引所のスキーム案の策定 • 需要と供給の掘り起こし

国産グリーン水素に係るトライアル取引の実施

- 既存の供給者と需要者とのダブルオークション（トライアル）の実施
- グリーン水素の購入と販売の差額や運搬費の差額を負担
- 運搬用トレーラーを確保・提供し、ボトルネックのロジスティック面を支援
(ダブルオークションの**値差**を負担)

